VOILIER MONOTYPE

5.00 open



Photo : Ronny Kiaulhen
Torbole – Sept 2007

MANUEL DU PROPRIETAIRE

INDEX

1. Introduction

Vous venez de faire l'acquisition d'un voilier monotype OPEN 5.00 du constructeur Philéas. Ce manuel est une aide afin de vous assurer plaisir et sécurité en navigation. Il contient les informations techniques, descriptions de montage, de manoeuvres et conseils d'entretien.
Si ce bateau est votre premier voilier ou un voilier de type encore inhabituel pour vous, assurez vous de vous familiariser avec celui-ci tout d'abord dans des conditions de navigations clémentes. Adressez-vous aux clubs et écoles locales compétentes afin d'obtenir les conseils nécessaires à un apprentissage éventuel. Consultez régulièrement le site du fabricant pour y trouver les dernières informations.

VEUILLEZ CONSERVER CE MANUEL ET LE TRANSMETTRE
AU NOUVEAU PROPRIETAIRE EN CAS DE VENTE DU BATEAU

2. Documentation CE

Déclaration de conformité : 2 originaux joints à ce manuel

Nous certifions que le bateau de type OPEN 500 portant le numéro de coque FR PHI E , est construit en tous points en accord avec l'attestation de conformité ci jointe selon les directives 94/25/ amendée par la directive 2003/44/CE.

Spécifications

- Type de bateau : voilier
- Catégorie de conception : D / 4 personnes - C / 2 personnes
- Module type : A
- Longueur de coque (m) : 5.00
- Largeur de coque : 2.24
- Déplacement (kg) : 300
- Puissance moteur maximum (cv) : 2.2
- Nombre maximum de personnes : 4 en catégorie D- 2 personnes catégorie C
- Poids maximum personnes + bagages (kg) : 175kg en catégorie C 310 kg en catégorie D

Catégories de conception	Force du vent maximale	Hauteur des vagues maximale	Catégories de navigation possibles
A (haute mer)	> force 8	> 4 m	1 à 6
B (large)	force 8	4 m	2 à 6
C (zones côtières)	force 6	2 m	4 à 6
D (eaux abritées)	force 4	0,50 m	6

Normes utilisées par le constructeur

- ISO DIS 10087 numéro d'identification de coque
-

Rochefort, le

Cachet et signature

3. Description

Identification de la coque HIN

FR PHI E

Données techniques

- Longueur HT : 5.00 m
- Longueur flottaison : 5.00 m
- Bau max. (largeur) : 2.24 m
- Déplacement : 300 kg
- Surface de voile au près : 20.60 m2
- Constructeur : PHILEAS

Charge maximale :

- 175 kg en catégorie C
-
- 310 kg en catégorie D

Puissance maximale

-Moteur hors-bord max 2.2cv

SAC D'ACCASTILLAGE



2625: Poulie winch de Foc
2651: Poulie de point d'écoute de Foc
2603: Poulie double à ringot d'ecoute de GV
348: Poulie carbo de drisse de spi
CL230: Clam de Foc
098: Poulie de drisse de spi sur mat
2616: Poulie de foc
2750: Chariot de Foc
HR8: Manille capelage
AX: Anneau de Cargue inox

2655: Poulie Haute de Hale-bas
2658: Poulie Basse de Hale-bas
165: Enmagasineur
224: Poulie de drisse de GV
098: Poulie de capelage de spi
2704: drisse GV et Amure de Foc
369: Ressort souple
HA22: Boule d'arrêt
RF634: Manille capelage spi

4. Manuel de montage

Préparation du mât.

La drisse de GV est enfilée dans la ralingue (cf. photos), jusqu'en tête de mât après enlèvement du réa. Elle est ensuite passée dans la tête de mât après être glissée dans le réa. Elle redescend et passe dans la poulie 224 équipée d'une manille 27.04 et qui servira à fixer la têtière de la GV. Elle remonte ensuite jusqu'à la tête de mât ou elle est arrêtée par un noeud simple. C'est une drisse mouflée.



Drisse GV1

Remettre le réa



Réa enlevé







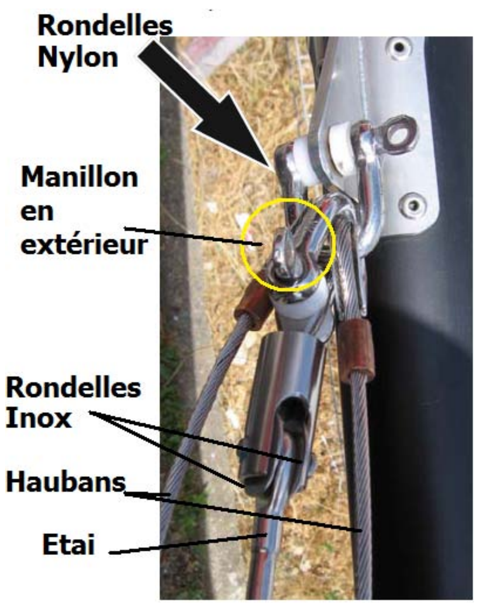
La drisse de spi :

Installez d'abord la poulie de capelage de spi 098 par sa manille RF634 et par le petit bout « collier » fixé sur le mat, puis installer le bout noté « retenue de spi » au pontet fixé environ 40 cm au dessus. Attention de laisser le manillon tourné vers l'extérieur (cf. photos).
Passer la drisse dans la poulie de capelage et descendre le long du mât.



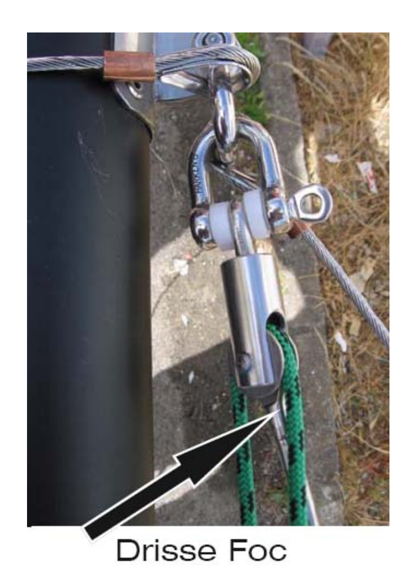
Il est possible d'utiliser un collier rilsan ou un élastique au niveau des barres de flèches pour empêcher la drisse de spi de se coincer derrière les barres de flèches.

Le haubanage :
Les haubans sont fixés au mât par une manille HR8, placer les rondelles nylon comme sur la photo.
L'étai est fixé sur l'émerillon, lui même fixé sur une manilleHR8, fixée sur la manille de capelage.
Vérifier la rotation de l'émerillon et mettre du WD40 au niveau des billes.



Attention de bien serrer les manilles avec une pince et si possible de les assurer avec du ruban adhésif ou une garcette.

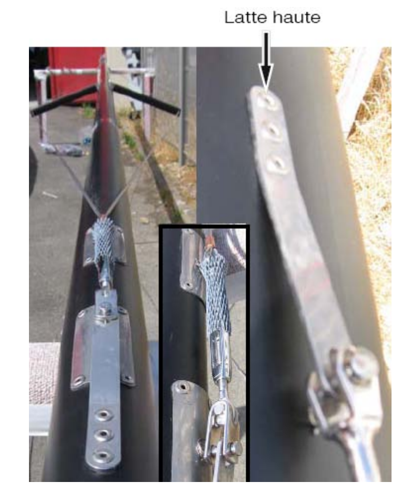
Drisse de foc :
La drisse de foc se passe tout simplement dans l'émerillon (cf. photo)



Barres de flèches :

Il est impératif d’effectuer le montage dans l’ordre suivant :

1- Le ridoir est détendu puis fixé au mât.
2- Le câble du losange est fixé aux ridoirs par la cosse centrale.
3- Les câbles du losange sont fixés sur les pattes du haut en veillant à ce qu’ils soient clairs (sans tours).
4- Les barres de flèches sont emboîtées sur le mât.
5- les embouts des barres de flèche sont positionnés sur les câbles, puis emboîtés dans les barres de flèches. Les rondelles doivent être positionnées au dessus des barres de flèches .
6- Le ridoir est tendu de telle sorte que le mât possède une flèche longitudinale (une tension de 160 à 180kg est recommandée).





Une fois le losange tendu, s’assurer que les 2 barres de flèches soient parfaitement perpendiculaires au mât.

Le tambour d’emmagasineur :

L’open 500 est équipé en série d’un emmagasineur de foc. Le tambour d’emmagasineur 165 doit être fixé à la cadène inox située sur la bouche de l’avaleur. Il est impératif de disposer l’anneau brisé vers l'arrière .
Le bout de commande d’emmagasineur doit être fixé au tambour de l’emmagasineur en faisant un noeud d’arrêt. Il passe sous le roof par le passe-coque puis sous le pied de mât (lumière babord) et se fixe au clam aluminium (cf. photos).
Le clam aluminium de la drisse de foc sera fixé au tambour d'emmagasineur avec le surplus de garcette des poulies de foc (2661).





Matage :

Il est préférable, pour assurer la stabilité du bateau et de la remorque, de laisser la remorque attelée à la voiture pendant le matage. Sinon, il faut caler l'arrière de la remorque avec une chandelle pour empêcher son basculement.

Il convient en premier lieu de disposer le mât sur le bateau, avec le pied de mât proche de la boule de rotation. Pensez à vérifier que le bout de manoeuvre de quille est positionné autourd du puits de quille.

Fixer alors les haubans sur les cadènes de la coque (second trou en partant de l'avant). Les plaquettes ridoirs doivent être en réglage moyen. Après avoir enlevé l'axe situé en pied de mat et disposé le profil à plat (barres de flèches verticales) le mât est engagé sur la boule de rotation et l'axe remis en place. Il faut impérativement garder le profil à plat tant que le mât n'est pas vertical. Il en est de même lors du dématage. Il est déconseillé d'aider le matage en tirant sur l' étai ou sur la drisse de foc (préférer la drisse de spi).

L'équipier monte alors dans le bateau et érige le mât jusqu'à ce que les haubans soient tendus. La drisse de foc est alors fixée au treuil de la remorque par deux noeuds de chaise et va servir à tendre le gréement le temps de fixer l'étai.

Une fois l'étai fixé à la plaquette ridoir du tambour, le treuil est relâché. Le bateau est mâté. Il sera impératif lors du dématage de respecter également le positionnement à plat du profil de mât (barres de flèches verticales) et donc d'éviter encore la retenue par l'étai ou la drisse du foc. Si l'axe du pied de mât est à retirer pour la navigation, il est impératif de le remettre pour le dématage.













Le foc :

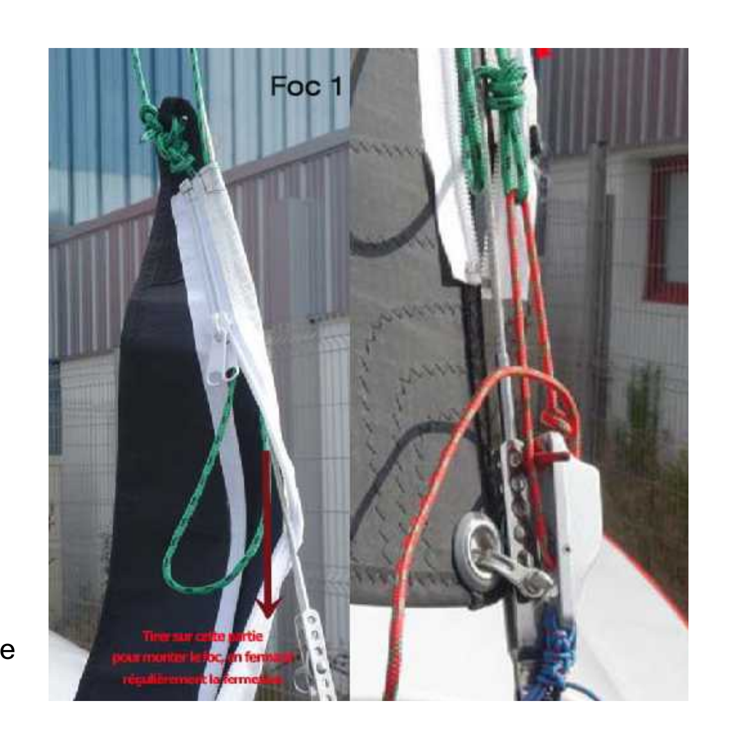
Il est hissé autour de l'étai, (les deux extrémités de la drisse étant fixées au point de drisse du foc pour que la drisse soit en continu) en fermant la fermeture éclair autour de l'étai et des deux parties de la drisse.

Le point d'amure du foc est fixé sur la plaquette ridoir sur le dessus du tambour (1er trou en partant du bas).

Une fois hissé le foc, une boucle est réalisée dans la partie descendante de la drisse (cf. photo) et le bout fixé au clam alu CL 230 est passé dans la boucle avant de revenir au clam (cf. photos).

La bonne tension de drisse du foc est celle qui est la plus faible possible mais qui permet la suppression ou la diminution des plis horizontaux sur le guindant une fois la voile bordée. Pour le préserver, il faut éviter de laisser le foc enroulé avec une forte tension de drisse.

Certains utilisateurs préfèrent utiliser la drisse en 2 parties, une drisse et un messager qu'il faut alors retirer une fois le foc hissé, puis remettre avant d'affaler.







Ecoute de foc :

Les poulies de moufflage de foc 2651 sont fixées sur la manille 27.04 au moyen de petites garcettes (cf. mode d'emploi dans le sachet des poulies).

L'ensemble est alors fixé au foc.

Le foc doit être roulé à la main dans le sens inverse des aiguilles d'une montre avant de fixer les écoutes, le tambour de l'emmagasineur étant vide de son bout (donc la manoeuvre d'emmagasineur ayant été tirée et mise au taquet).Le respect de ce sens permet la préservation du câble.





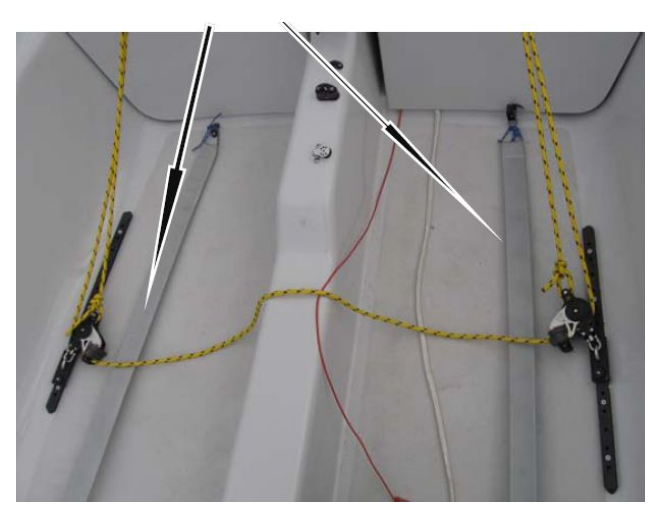
On fixe alors les poulies de foc 2616, monter ces poulies sur les chariots 2750 et glisser les ressorts souples 369 sur la manille.





Ecoute Foc 1

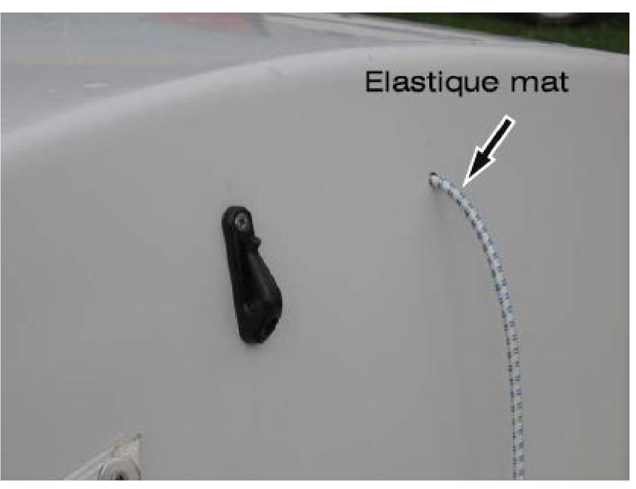
On peut alors passer les écoutes de foc conformément à la photo, c'est-à dire en continu dans le cockpit.



Pour dérouler le foc, on lâche le bout d'emmagasineur en le libérant du taquet et on tire une écoute.

Pour enrouler le foc, on veille à ce que les écoutes soient bien libres et on tire sur le bout de l'enrouleur pour le coincer sur le clam.

L'élastique de garde d'écoute se fixe au capot de part et d'autre de la cloison (cf. photo).



Il se termine par un noeud de chaise qui se fixe sur le crochet plastique après être passé autour du mât.

La bôme se fixe sur le vit de mulet.

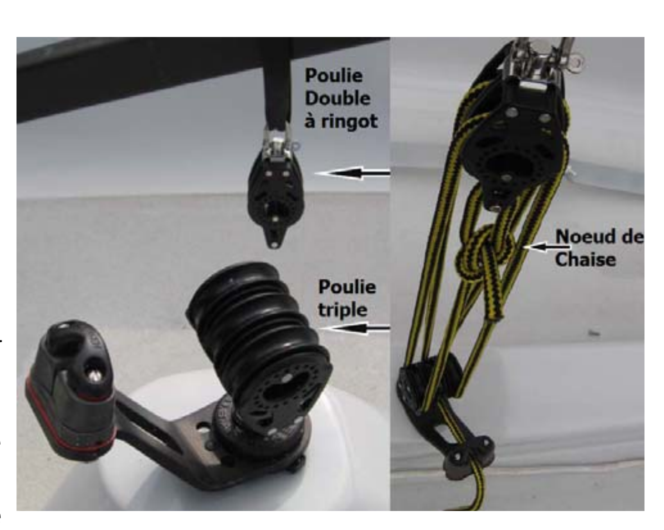
La Grand Voile





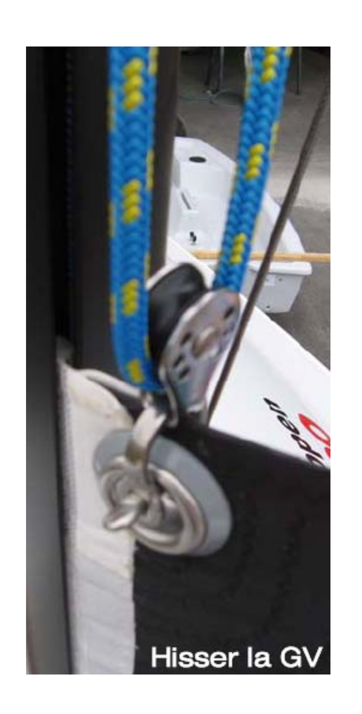
La grand voile de l'Open 500 est « Full Batten » c'est-à-dire que ses lattes vont de la chute au guindant. Il faut tendre légèrement les lattes en utilisant la clé six pans fournie.
Embouts noirs : Visser pour tendre et Dévisser pour détendre,
Embouts gris (génération précédente) : Dévisser pour tendre et visser pour détendre la latte.
Le tissu doit être à peine tendu. Il est possible qu'après la première navigation il soit nécessaire de retendre un peu les lattes qui se seront « mises en place » dans leurs boitiers.
Attention : Une trop forte tension :

- *rendra difficile l'engagement de la voile dans le mât lors du hissage*
- *rendra difficile l'inversement des lattes dans les changements d'amures et creusera trop la voile.*



La poulie double ringot 2603 se fixe sur la sangle en milieu de bôme.

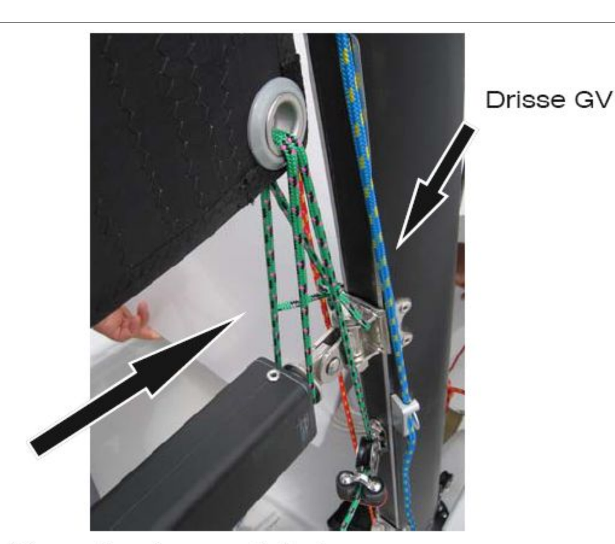
L'écoute passe conformément à la photo et se fixe sur le ringot par un noeud de chaise, un noeud de huit venant assurer l'extrémité de l'écoute.
La drisse de GV se fixe à la têtière en veillant bien à ce qu'il n'y ait aucun tour jusqu'en haut.



On veillera également, lorsqu'on hisse la GV à bien guider la voile en entrée de ralingue (en la tirant vers l'avant du bateau) et à ce que la bordure de GV soit relachée.
Le point d'écoute se fixe à la bôme par la manille, bien serrer cette manille.
La tension de bordure se règle en tirant ou en relâchant la commande située vers l'avant et sur le dessus de la bôme.
Attention, le fait de tourner la bôme sur elle même alors qu'elle est fixée au mat à pour effet d'enrouler le palan situé à l'intérieur de la bôme.
La prise de ris, si nécessaire, se passe dans le point d'amure, dans l'oeillet de ris, puis redescend sur la poulie à tribord sur la bôme avant de venir se fixer dans le clam.

Le Cunningham :

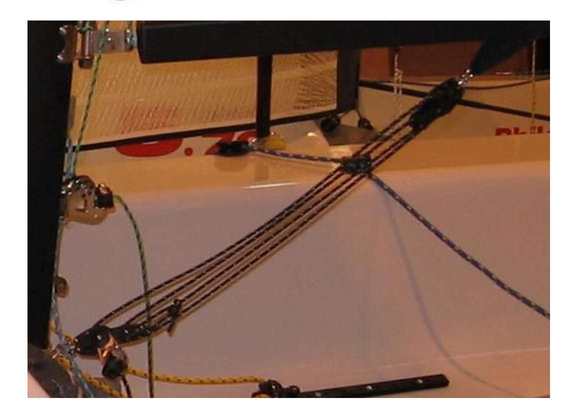
Le Cunningham est fixé par un noeud de chaise sur le vit de mulet (cf. photo) ; il passe ensuite dans l'oeillet d'amure de la voile, redescend autour de l'axe de la bôme, remonte dans l'oeillet de la GV puis dans la poulie du taquet de tourelle (cf. photo).
Lorsqu'on prend un ris, le cunnigham est passé dans l'oeillet de ris à la place de l'oeillet de cunningham.



Cunningham 4 brins

Le Hâle Bas :

Le Hâle Bas se fixe sur le mât grâce à la poulie 2658 et sur la bôme sur la sangle (attention le hâle bas ne sert qu'à modérer la montée de la bôme au portant, il ne doit pas être utilisé pour le réglage de la tension de chute au près) avec la poulie 2655. La tension de chute au près est réglée par la tension de l'écoute de GV.





Sangles de rappel :

- commencer la fixation par le milieu de la sangle et le filoir du milieu en faisant 2 ou 3 passages avec le bout puis terminer par plusieurs demi-clés.
- ensuite enfiler les deux parties de la sangle dans le tuyau, faire coulisser jusqu'au ras du plancher. Le petit élastique passe dans les deux oeillets en milieu de sangle et se fixe par deux noeuds simples.
- terminer à l'avant comme à l'arrière en fixant les extrémités de la sangle avec le bout passé dans les pontets, comme sur la photo : noeud de chaise par la sangle, demi clés en bout.

Faire de même de l'autre coté.



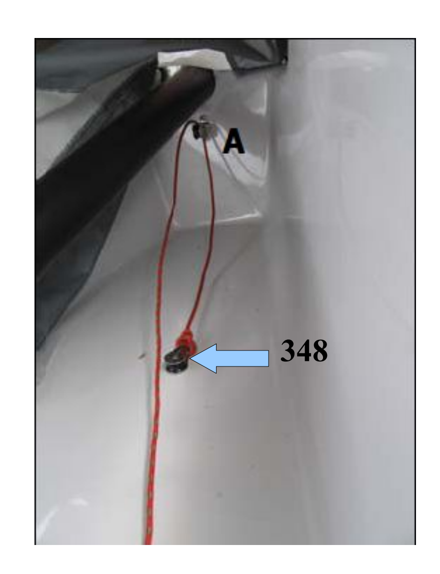


Le tangon :

Le «lance tangon» ou commande de tangon . A l'une des extrémités de ce bout on fixe une poulie simple 348. L'extrémité libre doit être passée dans la



poulie située tout à l'avant du bateau (A) puis fixée sur le filoir bagué à l'arrière du tangon.





Baille à spi :

Elle doit être en premier lieu glissée à l'intérieur de la bouche d'avaleur, le galon emprisonnant l'élastique étant rentré dans la fente intérieur haute. La partie basse se plaque sur le « scratch »



Chaque extrémité de l'élastique est alors passée dans le filoir bagué puis remonte pour passer dans la boucle et se termine par deux demi-clés après avoir mis une bonne tension.

L'extrémité arrière de la chaussette se fixe sur le pontet oeil en bout de rail de foc tribord grâce à un élastique.Sur les derniers bateaux, il est normal que la chaussette dépasser du capot.

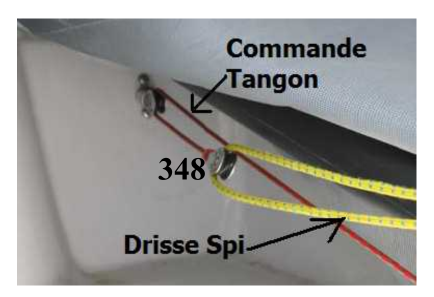


La chaussette doit être bien tendue pour que l'avaleur fonctionne bien.

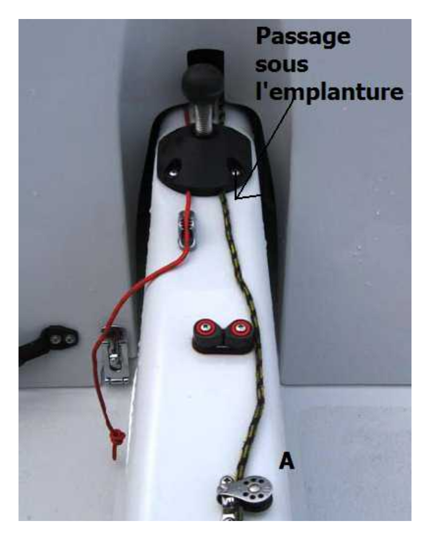
Drisse de spi :
Fixer une extrémitée de la drisse à l'avant de votre bateau (ce sera votre point de drisse)puis saisissez l'autre extrémité.



1 Passez la drisse dans la poulie située juste à l'avant du pied de mât.
2 Puis dans la poulie de commande du tangon (**348**).



3 Revenir vers le puit de quille en passant sous l' emplanture de mât,dans le trou tribord puis dans la poulie sur pontet **A**.
4 Passer dans une poulie **348** sur élastique (élastique fixé sur le pontet le long du puit de quille à gauche).

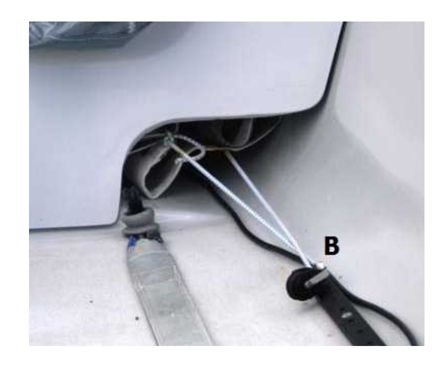


5 passer dans une poulie **348** à fixer à la fixation centrale de la sangle de rappel, sur tribord, puis dans la poulie située sur l'avant du rail de foc (**B**).
6 Rentrer dans la chaussette d'avaleur et ressortir par la bouche de ce dernier (pour réaliser ce passage dans la chaussette, utiliser le stick.)C'est cette même extrémité de drisse de spi qui va servir à avaler le spi.
7 Pour ce faire, passer par l'anneau fixé à l'oeillet situé sur le patch bas du spi,





puis passer dans le second oeillet de cargue dans le patch haut . On stoppe par un noeud simple.
Note : La drisse de spi pourra vous paraître un peu courte du fait de la position rentrée du tangon lorsque le bateau est sur remorque.



Pour faciliter la rentrée et la sortie du spi dans l'avaleur, un produit spécifique est délivré avec chaque bateau pour traiter le spi. Le produit se vaporise en insistant sur les surfaces proches des patchs. Laisser sécher avant de réaliser la même opération sur l'autre face du spi.





L'amure du spi doit être fixée au tangon grâce à une estrope de longueur 70 cm diam 4, munie d'une boule d'arrêt HA22. Elle est fixée au spi par un noeud de chaise (réalisé court) qui sera éventuellement figé par de l'adhésif.



Montage de l'écoute : les poulies winch automatiques 2625 permettent des empannages coulés (sans tension la poulie devient classique). La sensibilité de ces poulies est réglable (voir mode d'emploi harken). Elles sont montées sur le trou le plus avant des cadènes de haubans. Il est préférable de positionner le manillon vers l'intérieur. L'écoute est en continu, départ: point d'écoute, les 2 winchs et retour point d'écoute.



Lors des manoeuvres d'envoi du spi, il est impératif que le bateau soit vent arrière ou au largue très abattu. L'équipier qui réalise la manoeuvre se tiendra debout, jambes fléchies, un pied de chaque coté du puits de quille en veillant à ce que les pieds ne gênent pas le filé de la drisse.



Pour l'**affalage**, la position de l'équipier est la même. Il faudra, tout en tenant déjà la cargue de la main droite, dégager la drisse de spi avec la main gauche. Dès qu'elle est sortie du taquet, ne pas la retenir mais reprendre alors très rapidement le mou de la cargue tandis que le spi tombe. Un effort plus important devra être exercé pour passer le « bouchon ».



Le gouvernail :



L'open 500 est équipé d'un gouvernail relevable. Son action est commandée par la barre. Attention, la came du safran doit toujours avoir le nez en l'air avant d'abaisser la barre pour le verrouillage.
La dureté de la came et donc la sensibilité de vérouillage et de déverouillage est réglable à l'aide d'une vis nylon situé exactement au dessous de la came de safran .
Pour relever une came qui serait bloquée en position basse malgré la barre relevée, il convient de passer une partie de l'écoute de GV sous la came et sur la barre puis de relever fortement la barre.
Aucun angle de barre important ne doit être donné tant que le gouvernail n'est pas baissé ni verrouillé.

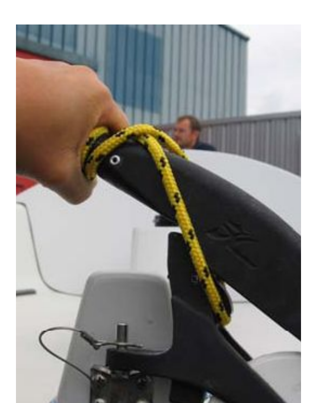


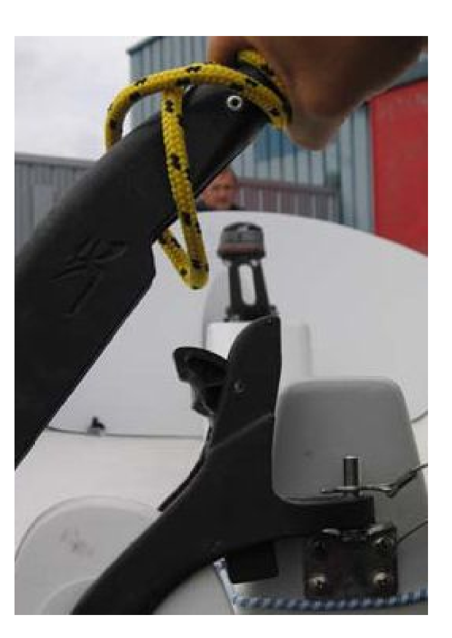





COMMENT RELEVER UNE CAME LORSQU' ELLE EST RESTEE EN POSITION BASSE ET QUE LA BARRE EST RELEVEE ?







La quille :

L'open 500 est équipé d'une quille (plus de 90 Kg) entièrement escamotable dans son puits.
Lorsque la quille est en position basse, (tirant d'eau 1,58 mètres) une trappe vient occulter le puits de quille. Lorsqu'on remonte la quille, la trappe s'escamote. Cette action de la trappe est automatique. Un « bailer » participe à vider le puits de quille lorsque la vitesse du bateau est suffisante.
La commande de montée et de descente de la quille se fait par action sur un bout sans fin qui actionne un réa cranté lui-même soudé à une tige filetée. C'est cette tige filetée qui entraîne la quille par l'intermédiaire d'une noix en bronze.
Cette commande passe dans le circuit avant et fait le tour de la quille en passant dans une poulie 348 retenue par un élastique fixé à l'arrière.
Lorsque le bateau talonne, ou que la commande de descente est actionnée alors
que la quille ne peut descendre (échoué ou sur la remorque) alors il est normal que le mécanisme « disjoncte » et que la tige filetée apparaisse.
Pour cette raison, en navigation , ne jamais se positionner en avant du système de remontée de quille.
Pour réengager le système il peut être nécessaire, tout en maintenant la quille échouée, d'actionner la tige filetée comme pour remonter la quille avant de déséchouer.
Ne jamais glisser la main ou les doigts dans le mécanisme.
Ne jamais se placer à l'avant du puits de quille.







Il est impératif de graisser ou de huiler régulièrement le palier à billes, la noix inox et son ressort, ainsi que la tige filetée et la noix en bronze par la trappe (graisse type téflonnée).



Quille en position basse, la noix apparaît.

Quille basse, le puits est fermé



5. Navigation

a) Manœuvres

Ces quelques indications n'entendent pas se substituer à un apprentissage des règles de conduite d'un voilier. Le skipper du bateau s'engage donc sous sa seule responsabilité à vérifier que sa maîtrise du bateau et l'état de ce dernier lui permettent de naviguer en toute sécurité dans les conditions de vent et de mer présentes et prévues lors de son appareillage.

L'Open 500 est conçu de manière à faciliter les manoeuvres à bord. Toutes les commandes sont accessibles depuis le cockpit.

Virement de bord
Le virement de bord s'effectue de manière conventionnelle ; bien se baisser pour laisser passer la bôme.

Empannage
L'empannage s'effectue de manière conventionnelle, il convient de reprendre la nouvelle écoute avec dynamisme et de façon anticipée pour un passage aisé du spinnaker sur la nouvelle amure. Par vent soutenu garder l'écoute de grand-voile légèrement bordée afin d'amortir le passage sur la nouvelle amure et réaliser une manœuvre « rapide et coulée » avec une vitesse du bateau la plus élevée possible (cela diminue le vent apparent).
Le barreur, par son action, détermine le passage de la bôme et veillera donc à avertir l'équipage à temps afin d'éviter tout incident lors du passage de celle ci sur la nouvelle amure.

b) Homme à la mer

A la voile le barreur prendra soin d'aborder l'homme à la mer en le contournant sous le vent tout en régularisant la vitesse en bordant ou choquant les voiles (il est possible d'effectuer une boucle en empannant ou alors décrire un 'huit' en virant puis descendre sous le vent).
Au moteur l'approche peut être facilitée, toutefois il faudra prendre soin de contrôler fréquemment sa position par rapport à l'homme à la mer vu la visibilité réduite depuis l'arrière du bateau ; il est indispensable de s'assurer que le moteur soit au point mort au moment de la récupération.

b) Remorquage, amarrage

Il est possible de se faire remorquer en cas de nécessité en respectant les mesures suivantes :
- n'utiliser que la cadène d'étrave prévue à cet effet.
- n'utiliser que de la corde élastique (éviter les cordages pré étirés, spectra, dynema, kevlar...) afin de bénéficier d'une souplesse nécessaire à amortir les chocs.
- laisser une longueur suffisante permettant un temps de réaction en cas de modification de route ou de décélération du remorqueur .
Il est possible d'amarrer le bateau en utilisant la cadène d'étrave prévue à cet effet ainsi que les pontets situés sur l’arrière du rail de grand voile; il est recommandé

d'utiliser des amortisseurs en caoutchouc ainsi qu'un système d'accrochage sécurisé (i.e. mousqueton avec baïonnette) en cas d'amarrage en eau libre (i.e. bouée à l'extérieur d'un port).

6. Sécurité

S'ASSURER QUE LE NABLE SOIT BIEN VISSE AVANT TOUTE MISE A L' EAU

Il ressort de la responsabilité du propriétaire de s'assurer que l'embarcation est équipée de tout le matériel de sécurité obligatoire et que ce matériel est positionné de telle sorte qu'il soit facilement accessible en navigation ou en cas de nécessité. Les normes en la matière peuvent varier en fonction des pays d'immatriculation.

♦ A terre ou sur l'eau, **restez toujours éloigné des fils électriques**. Le contact du mât avec des fils électriques peut entraîner de graves blessures, voire la mort.

♦ **NE PAS** naviguer si vous avez absorbé de l'alcool ou des drogues.

♦ Naviguez toujours dans des conditions confortables où vous vous sentez à l'aise et en securité .
Ne jamais naviguer dans des conditions dépassant vos compétences.
Consulter la météo marine avant de sortir.

♦ Tout le monde à bord **doit porter en permanence un gilet de sauvetage.**

♦ Si vous tombez à l'eau, restez en contact avec le bateau, même s'il a chaviré. Un voilier dérive plus vite qu'une personne qui nage.

♦ **Portez des vêtements appropriés** . Portez une combinaison sèche ou combi neoprène dans les eaux froides ou s'il fait froid. Protégez vous du soleil et de la chaleur. Hydratez vous.

♦ Apprendre **les règles de priorité en mer** et dans le doute, laissez passer les autres.
♦ Si vous n'êtes pas en train de naviguer, **toujours orienter le bateau le nez au vent** qu'il soit sur l'eau ou sur la plage.

♦ Lire attentivement ce manuel.

♦ **S'assurer que tout le monde a lu et compris ces règles de sécurité.**

7. Entretien

Quelques conseils afin de conserver votre bateau en parfait état de navigation :
- l'utilisation d'une bâche (cockpit ou complète) procurera une protection adéquate des cordages, de l'équipement ainsi que du pont et du cockpit contre les UV ainsi que la saleté.

- lors de l'utilisation en mer, rincer pont, cockpit, accastillage et équipements à l'eau douce régulièrement.
- prendre soin de sécher l'intérieur de la coque ainsi que les voiles et accessoires.
- après chaque navigation plier ou rouler les voiles afin de les stocker
dans la meilleure position possible; ceci leur garantira une meilleure longévité (ne pas laisser le foc enroulé à poste trop longtemps sous peine de le déformer).
- ne laver les voiles qu'à l'eau froide ou tiède éventuellement avec un savon doux ; ne jamais utiliser de forts détergents.
- pratiquer un contrôle hivernal de vos voiles chez le voilier.
- effectuer un contrôle périodique de l'accastillage afin d'éviter tout problème dû à l'usure en navigation.
- le chariot de grand voile à recirculation de billes est sensible à la poussière et à l'accumulation de sel. Un dessalage même à l'eau de mer lui redonne un fonctionnement satisfaisant.
- entreprendre la réparation de petits dommages éventuels sans attendre qu'ils s' accentuent.
- si votre bateau doit rester à l'eau, il est fortement recommandé d'appliquer une sous couche époxy avant la peinture anti-végétative (antifouling).

NOTES



DOCUMENT DE GARANTIE
WARRANTY REGISTRATION DOCUMENT
GARANTIE DOKUMENT

RECTO

Nom/Name : ....
Adresse/ Address/ Anschrift:: ....

Code postal /Zip code/ PLZ : ....

Pays / Country/ Land : ....

Modèle Model	Année Year	Coque n° Hull n°	N° série du mât Mast n°	N° HIN Hull Serial n°	Date d'achat Purchase date

Revendeur/ Dealer/ Händler : ....
Adresse/ Address/ Anschrift: : ....
Code postal /Zip code/ PLZ : ....
Pays / Country/ Land : ....

Ce bateau a été préparé suivant les instructions du manuel de montage PHILEAS.
This boat has been assembled and prepared in accordance with PHILEAS owner's manual.
Signature du revendeur / Dealer signature

J'ai bien lu et compris les conditions de la garantie énoncées au verso.
I have read and understand the warranty stated on the reverse side.

Signature du revendeur / Dealer signature

J'ai bien lu et compris les conditions de la garantie énoncées au verso.
I have read and understand the warranty stated on the reverse side.

Signature du propriétaire / owner signature / untershrift des Eigentümers

A IMPRIMER EN 3 EXEMPLAIRES :

Controler physiquement sur le bateau les numéros de coque, mât et n° de série.

1- **Envoyer l'ORIGINAL chez PHILEAS sous 8 jours.**
2- **Exemplaire à conserver par le revendeur.**
3- **Exemplaire client**

Signer les 3 exemplaires à l'endroit indiqué après avoir vérifié que le bateau a été assemblé selon les instructions recommandées par PHILEAS .
Signature obligatoire du revendeur sur les 3 exemplaires attestant qu'il a pris connaissance de la garantie imprimée au verso.

☐ Conformément à l'article 34 de la loi "Informatique et Libertés", je dispose d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression des données qui me concerne. Je ne désire pas que mes coordonnées soient transmises à l'association des propriétaires et ne désire pas recevoir d' informations quant au programme de l'association.



GARANTIE LEGALE

L'acheteur d'un bien de consommation a des droits légaux au titre de la Législation nationale en vigueur.
Le vendeur est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rend impropre à l'usage auquel on la destine. A la condition que l'acheteur fasse la preuve du défaut caché le vendeur doit légalement en réparer les conséquences.
Si l'acheteur s'adresse aux tribunaux, il doit le faire dans un bref délai à compter de la découverte du défaut caché (art.1641 et suivants du Code Civil)

LA GARANTIE CONTRACTUELLE PHILEAS :

Les garanties contractuelles exposées ci après ne peuvent en aucun cas reduire ou supprimer la garantie légale exposée ci dessus. Le bateau est garanti, à l'acheteur d'origine du bateau pour **un an**, à compter de la date d achat, contre défauts des matériaux et vices de fabrication.
Les pièces détachées sont garanties pour une durée d'un an. Cette garantie concernant les éléments s'appliquent uniquement à l acheteur d'origine du bateau. La garantie n'est pas transmissible . Les réparations effectuées ne pourront en aucun cas prolonger la date initiale de la garantie, sauf pour les pièces remplacées ou réparées. La carte de garantie ci jointe est exigible légalement dans l 'éventualité où se poserait un problème afférent au bateau. **Cette garantie est valable sous couvert que les vente, livraison, montage et mise en œuvre du bateau soient réalisés par un concessionnaire agrée PHILEAS.**

SONT COUVERTS PAR LA GARANTIE :

Le remplacement des pièces et la main d'œuvre.
Selon la décision prise par PHILEAS, le revendeur effectuera ou fera effectuer par une entreprise extérieure les réparations, après présentation d'un devis détaillant pièces, matière et MO (accompagné d'une photographie des pièces défectueuses) et accord par écrit de PHILEAS. Le remboursement se fera alors après présentation de la facture. La garantie couvrant ces réparations ne sera plus à la charge de PHILEAS mais de l'entreprise intervenante.

NE SONT PAS COUVERTS PAR LA GARANTIE :

- L'usure normale et la décoloration.
- Les frais de transport du magasin du revendeur chez le client.
- Les frais de déplacement afin d'assurer une réparation sur place.
- Les dégâts provoqués par le manque d'entretien normal (voir le manuel du propriétaire), une mauvaise utilisation ou un mauvais stockage.
- La décoloration, la peinture écaillée ou les dégâts dus au gel, le bateau ayant été amarré ou entreposé dans de l'eau salée ou froide.
- Le bateau n'est pas sous garantie s'il est loué ou utilisé à d'autres fins commerciales.
- Le matériel utilisé en compétition ne peut être garanti.
- Le matériel utilisé dans des conditions impropres à leur destination initiale ne peut être garanti.
- PHILEAS n'est pas responsable des dommages causés par l'adjonction de poulies différentes de celles fournies d'origine.
- Toutes autres dépenses : notamment les effets secondaires y compris les préjudices se rapportant aux bien propres.

Comment obtenir l'exécution de la garantie dans les 30 jours à partir de la constatation de l'avarie :

- Transportez votre bateau chez le plus proche concessionnaire agrée PHILEAS.
- Assurez vous de pouvoir justifier de la date d'achat du bateau (facture).
- Le paiement de toutes les dépenses couvertes par la garantie sera fait par PHILEAS au concessionnaire de la société et non au client.

Garanties implicites :
<u>Aucune garantie implicite, y compris les garanties implicites de commercialisation et d'utilisation dans un but spécial, ne bénéficie d'une durée plus longue que cette garantie explicite</u>. Outre cette garantie limitée, PHILEAS n'accorde pas d'autre garantie explicite. Les concessionnaires PHILEAS ne sont pas habilités à accorder d'autres garanties au nom de PHILEAS, en addition ou en contradiction avec les clauses énumérées ci-dessus.
Dans le cas ou l'une des clauses de cette garantie serait interdite par la loi fédérale, nationale ou municipale, cette clause de la garantie ne pourrait être appliquée.

MODE DE FONCTIONNEMENT

Il est impératif pour que l'ensemble de la procédure de garantie puisse fonctionner que, pour chaque bateau vendu, la garantie soit bien remplie, complétée et signée par le revendeur et le client et que la copie pour PHILEAS soit retournée au **chantier dans les 8 jours suivants** la vente du bateau. Pour toute demande de recours en garantie, il est impératif de contacter le service Garantie, qui seul est habilité à prendre toute décision.

REMARQUES SPECIALES
(Aucune garantie ne saurait être traitée si la prise en main du bateau n'a pas été assurée par un concessionnaire agrée PHILEAS.)

- Toutes ces opérations de garantie seront faites par l'intermédiaire du revendeur qui aura formulé la réclamation et non pas directement par le client.
- Les revendeurs PHILEAS sont responsables et doivent donner toute satisfaction pour un diagnostic approprié et un bon suivi de tout appel en garantie.
- Encas de doute sur la couverture garantie pour un problème spécifique, contacter d'abord le service garantie.
- La garantie peut être exercée par un autre revendeur autorisé que le vendeur original du bateau, cependant, pour toute demande de garantie il est impératif de faxer ou poster une copie de la carte de garantie dûment remplie, cette carte devant avoir été enregistrée immédiatement après livraison du bateau au client.

Les cartes de garantie étant saisies pour enregistrement d'après les informations portées sur celles-ci, il est obligatoire de remplir l'ensemble des cases. L'oubli du n° de coque, ou numéro de série rendra toute réclamation impossible à traiter.

1 rue H. Pennevert - ZI des Soeurs Est – FR - 17300 ROCHEFORT -T.+33 (0)5 46 84 49 78 F.+33 (0)5 46 84 49 80
e mail : info@phileasboats.com www.phileasboats.com
S.A.S au capital de 37500 euros - RCS ROCHEFORT B390071 967 95 B 33 - APE 351 E - VAT FR56390071967

NOTES


open
5.00
open
5.00